



# INFORME FINAL

## ACCIDENTE DE AERONAVE

FORMATO OACI – ANEXO 13

Código: ACCIDENTE -05-17

Cite: SC-AIG-0369-17/DGAC-20931-17

Número de páginas: 12

## ADVERTENCIA

*El presente informe es un documento que refleja resultados de la Investigación técnica de la Unidad de Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (Unidad AIG), en relación con las circunstancias en que se produjeron los eventos, causas y consecuencias.*

*Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe Final para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes e incidentes aéreos asociados a la causa establecida, puede derivar en conclusiones o interpretaciones erróneas.*

## ÍNDICE

### Página

|    |   |    |
|----|---|----|
| 1  | Título.....                                     | 1  |
| 2  | Objetivo de la Investigación – Aclaración ..... | 2  |
| 3  | Abreviaciones (Descifrado) .....                | 2  |
| 4  | Sinopsis.....                                   | 3  |
| 5  | Información Factual.....                        | 3  |
| 6  | Análisis.....                                   | 10 |
| 7  | Conclusiones / Hechos definidos.....            | 13 |
| 8  | Causa del accidente.....                        | 13 |
| 9  | Factores contribuyentes.....                    | 14 |
| 10 | Recomendaciones sobre Seguridad.....            | 14 |

## 1. INTRODUCCIÓN

|                           |                                       |
|---------------------------|---------------------------------------|
| Propietario:              | <b>LUIS FERNANDO GUIERAS CALLAU</b>   |
| Operador:                 | <b>LUIS FERNANDO GUIERAS CALLAU</b>   |
| Base de Operaciones:      | <b>SAN BORJA – BENI</b>               |
| Fabricante /Modelo / MSN: | <b>CESSNA / 210M / 21062709</b>       |
| Marca de nacionalidad:    | <b>CP-2949</b>                        |
| Lugar del accidente:      | <b>AEROPUERTO JORGE HENRICH ARAUZ</b> |
| Fecha:                    | <b>09-04-2017</b>                     |
| Hora del ACCIDENTE:       | <b>21:26 UTC / 17:26 LT</b>           |



## 2. OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

De conformidad con la Ley de la Aeronáutica Civil de Bolivia (Ley No. 2902), la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) y el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI, el presente INFORME FINAL es un documento técnico que refleja la opinión de la DGAC, producto de la investigación realizada por la Unidad de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (AIG) y cuyo único objetivo es la prevención de accidentes de aeronaves y no así culpar a nadie o imponer una responsabilidad jurídica.

***Por lo tanto, todo procedimiento judicial o administrativo que se realice para determinar la culpa o la responsabilidad de un accidente o incidente, debería ser independiente de toda investigación que se realice en virtud de las disposiciones de la RAB y la OACI.***

## 3. ABREVIACIONES (DESCIFRADO)

|         |  |
|---------|--|
| AA      | Autoridad Aeronáutica Civil  |
| ACCD    | Accidente de aviación  |
| AASANA  | Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea                     |
| AIG     | Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil                        |
| ARO/AIS | Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo/Servicio de Información Aeronáutica |
| ATC     | Control de Tránsito Aéreo de AASANA  |
| AVGAS   | Gasolina de Aviación   |
| CRM     | Manejos de recursos de cabina.   |
| DGAC    | Dirección General de Aeronáutica Civil (Autoridad Aeronáutica)                                 |
| DSO     | Dirección de Seguridad Operacional   |
| FPL     | Plan de Vuelo  |
| HJ      | Desde la salida hasta la puesta del sol  |
| METAR   | Reporte meteorológico emitido por AASANA cada hora   |
| MPI     | Inspector Principal de Mantenimiento   |
| MSN     | Número de Serie del Fabricante   |
| OACI    | Organización de Aviación Civil Internacional   |
| OMA     | Organización de Mantenimiento Aprobada por la DGAC   |
| POI     | Inspector Principal de Operaciones   |
| PIC     | Piloto al Mando de la Aeronave   |
| RAB     | Reglamentación Aeronáutica Boliviana   |
| SMS     | Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.   |
| SEI     | Servicio de Extinción de Incendios   |
| TTSN    | Horas totales desde nuevo  |
| TT      | Tiempo Total   |
| TSO     | Horas desde reparación mayor   |
| TBO     | Horas entre reparación mayor   |
| TWR     | Torre de Control   |
| UTC     | Hora Universal Coordinada (- 4 horas en Bolivia)   |
| VFR     | Reglas de Vuelo Visual.  |
| VMC     | Condiciones Meteorológicas Visuales.   |
| PRC     | Componente sellante de los tanques de combustible  |



4. **SINOPSIS** (HORAS EXPRESADAS EN HORA LOCAL -4 UTC/GMT)

El accidente de la aeronave monomotor Tri - pala de ala alta y tren retráctil, CP-2949 con plan de vuelo N°0026514 SLET/SLTR ocurrió en fecha 09/04/2017. Por informe de Torre de control / AASANA la aeronave despegó 13:18 LT posteriormente a las 15:41 LT la torre de control de SLET informo que la aeronave paso con rumbo a SLTR, a las 17:00 LT la torre de control alerto al personal TRYGYB, SEI, AVSEG sobre el problema y el retorno de la aeronave, a las 17:24 LT la torre TR tuvo contacto visual con la aeronave, la que procedió directo aterrizar por costado izquierdo de la RWY 32 aprox. 1700m del umbral 32, la aeronave toco tierra a las 17:26, piloto con herida en labio superior. La aeronave con daños en tren de nariz, timón de dirección, punta de ala derecha, spinner y palas de hélice.

**INFORMACIÓN FACTUAL**

**4.1. Antecedentes del vuelo**

El plan de vuelo (FPL) de la aeronave fue presentado en las oficinas de ARO-AIS del aeropuerto de la ciudad de Trinidad "Tte. Jorge .Henrich Arauz"

De acuerdo al FPL N° 0026514 de fecha 09-04-17 refleja un vuelo por el radial de salida 160°, personas a bordo una (1), reglas de vuelo visual, tipo de vuelo "G" con aeródromo de salida SLTR (TRINIDAD), presentado 13:10 LT, velocidad de crucero 140 kts, nivel VFR, aeródromo de destino SLET (EL TROMPILLO), vuelo estimado 01:40 hrs., aeródromo alternativo SLAS (ASCENSION DE GUARAYOS), segundo aeródromo alternativo SLVR (VIRU VIRU) y una autonomía de 04:30 horas de vuelo, presentado por el piloto al mando en las dependencias de ARO-AIS TRINIDAD.

Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave N° 585 con categoría "NORMAL" de Operación "PRIVADO", con fecha de emisión del 31-08-16, vigente hasta el 31-08-2017, otorgado por la AAC.

El piloto se encontraba con Certificados médicos "APTO" y vigentes, otorgado por la AAC.

**4.2. Lesiones a personas**

| Lesiones        | Pilotos | Pasajeros | Otros |
|-----------------|---------|-----------|-------|
| Mortales        | ---     | ---       | ---   |
| Graves          | ---     | ---       | ---   |
| Leves / Ninguna | 1       | ----      | ---   |

**4.3. Nacionalidades de la tripulación**

El piloto de nacionalidad Boliviana

**4.4. Daños a la aeronave**

Los daños en la aeronave se manifestaron en:

NAVE:

- Abolladura de láminas en parte inferior a nivel de tren de nariz y del Cowl flap .



- Abolladuras en laminas de fuselaje a nivel del timón de profundidad.
- Daños en plano fijo de timón de dirección.
- Daños en timón de dirección.

#### TREN DE NARIZ

- Horquilla de tren de nariz rota.
- Con daños en tijeral principal y bisagra

#### ALA DERECHA

- Con daños en punta de ala.

#### HÉLICE

- Con daños en las tres palas.



**4.5. Otros daños**

Ninguno.

**4.6. Información sobre el personal**

Documentación del Piloto al mando.

|  | PILOTO (PIC)                         |
|--|--------------------------------------|
| <b>Sexo</b>                                  | Masculino                            |
| <b>Nacionalidad</b>                          | Boliviano                            |
| <b>Fecha de nacimiento / edad</b>            | 03-07-1973 / 43 años                 |
| <b>Licencia</b>                              | Piloto Comercial Avión N° 1906982    |
| <b>Habilitaciones</b>                        | Monomotores hasta 5.700 KGS de PBMD  |
| <b>Apto Médico</b>                           | Primera Clase, vigente al 18-04-2017 |
| <b>Horas de vuelo totales</b>                | 3.990:49 hrs                         |
| <b>Horas de vuelo en el tipo de aeronave</b> | 1000 horas.                          |

**4.7. Información sobre la aeronave**

Aeronave monomotor tri-pala de paso variable, ala alta y retractil, usaba combustible AV-GAS 100/130, contaba con un Certificado de Aeronavegabilidad categoría NORMAL N° 585 de operación PRIVADO, vigente otorgado por la AAC.

|   | NAVE     | MOTOR       | HELICE     |
|---|----------|-------------|------------|
| <b>Fabricante</b>                             | CESSNA   | CONTINENTAL | McCAULEY   |
| <b>Modelo (P/N)</b>                           | 210M     | IO-520-L    | D3A32C88   |
| <b>MSN (S/N)</b>                              | 21062709 | 567254      | 752084     |
| <b>Año Fabricación</b>                        | 1978     |             |            |
| <b>Tacómetro</b>                              | 8135     |             |            |
| <b>Hrs. Aeronave</b>                          | 8135     |             |            |
| <b>Aterrizajes</b>                            | Sin/Ref  |             |            |
| <b>Arranques</b>                              | Sin/Ref. |             |            |
| <b>TTSN</b>                                   | Sin/Ref  | 6345 Horas  | 3555 horas |
| <b>TBO</b>                                    |          | 1700 Horas  | 2000 Horas |
| <b>TT</b>                                     |          | 6345 Horas  | 3555 Horas |
| <b>TSO</b>                                    |          | 895 Horas   | 805 Horas  |
| <b>Horas totales desde el último servicio</b> | 100      | 50          | 50         |

**Nota:** Todos los datos del cuadro demostrativo de horas son referidas de acuerdo a bitácoras de nave, motor, hélice y tacómetro.

**4.8. Información meteorológica**

El accidente, ocurrió a plena luz del día con las condiciones meteorológicas se encontraban operables para vuelos VFR, el METAR de SLTR de la hora establecía las siguientes condiciones:

**METAR SLTR** 092100Z 28006KT 9999 FEWO17 SCT200 32/24  
Q1006 A2972 988.0 HR62 NOSIG=

**METAR SLTR ESPECIAL** 092126Z 30005KT 9999 FEWO17 SCT200 32/24  
Q1006 A2971 987.8 HR65 NOSIG=



#### 4.9. Ayudas a la navegación

El Aeropuerto de la ciudad de Trinidad "Tte Jorge Henrich" (SLTR) cuenta con todas las ayudas para la navegación y aterrizaje, VFR / IFR (VOR/DME y NDB), todos operables el día del accidente de funcionamiento HJ, (alterno).

La aeronave contaba con equipos estandarizados de navegación incluyendo NAV, COM y un GPS como apoyo a la navegación, en condiciones operables.

#### 4.10. Comunicaciones

El Aeropuerto de Trinidad (SLTR) cuenta con las siguientes frecuencias de comunicaciones de ATS, en condiciones operables el día del accidente:

- APP (CTR) 119,1 Mhz.
- TWR 118,5 Mhz.
- SMC superficie 121,9 Mhz.

La aeronave contaba con un equipo VHF de frecuencia variable para comunicaciones en condiciones operables.

#### 4.11. Información del aeródromo

El Aeropuerto de Trinidad (SLTR) tiene las siguientes características físicas:

- Orientación de pistas 32/14;
- Superficie de Asfalto;
- Coordenadas geográficas 14° 49' 07" S; 064° 55.05 W;
- Elevación: 509 pies
- Longitud: 2400x30 metros

#### 4.12. Registradores de vuelo

No aplicable a la aeronave.

#### 4.13. Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto

La aeronave quedo detenida aproximadamente a 1700 metros del umbral 32 sobre el margen izquierdo de la pista, a 5 metros fuera de la calzada, no hubo dispersión de restos.

Las marcas de deslizamiento del fuselaje son aproximadamente de 60 metros.



#### 4.14. Información médica y patológica

Se efectuó valoración médica inmediatamente después del accidente posterior traslado al hospital Trinidad, donde recibió atención médica.

#### 4.15. Incendios

No hubo evidencias sobre indicios de incendio antes, durante y después del accidente.

#### 4.16. Aspectos de supervivencia

Ninguno, el accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto se dispuso a efectuar todos los procedimientos de apagado por emergencia, evacuando la aeronave, sin dificultades.

#### 4.17. Ensayos e investigación

Se realizó inspección al sistema eléctrico e hidráulico por una OMA certificada por la AAC, donde se focalizó el origen de la falla, verificándose el estado del alternador que abastece de energía a la batería, **encontrándose inoperativo** por encontrarse la carcasa suelta.



#### 4.18. Información adicional

Ninguna, no requerida.

#### 4.19. Técnicas de investigación útiles o eficaces

Se emplearon las técnicas recomendadas en el Manual Guía del Investigador AIG de la DGAC, así como las del Anexo 13 y los Documentos 9756 Parte I y Parte IV de la OACI.

### 5. ANÁLISIS



## 5.1. Generalidades

Para el desarrollo del presente informe técnico, se contó con las evidencias encontradas en el sitio del accidente, el informe del piloto, registros de mantenimiento de la aeronave, análisis de los procedimientos, y la inspección post-accidente al motor y sistemas de la aeronave.

## 5.2. Operaciones de vuelo

### 5.2.1. Calificaciones de la Tripulación

La tripulación estaba compuesta por (un) Piloto Comercial. El Piloto, se encontraba apto y autorizado por la AAC para la operación de la aeronave, según bitácora cuenta con 3.990:49 hrs. horas totales y 1000 en el tipo de aeronave, su experiencia total tanto general como en el equipo era adecuada, igualmente no se evidenció fatiga alguna, su chequeo de vuelo se encontraba vigente al 18-04-17 y su licencia médica no refirió anotaciones que pudieran haber afectado para la ocurrencia del accidente.

### 5.2.2. Procedimientos Operacionales

Los procedimientos operacionales fueron ejecutados por el piloto de acuerdo a lo establecido en la programación y se evidenció tipo de desviación operacional y violación a las normas establecidas, **sin embargo**, el vuelo en su etapa final de aterrizaje y la supervisión del desarrollo del mismo, si se vio afectada por disminución de visibilidad debido al sol de frente que tenía el piloto al momento del aterrizaje forzoso.

La aeronave despegó del aeropuerto Jorge Henrich Arauz de Trinidad – Beni a las 13:18 LT, con una autonomía de 04:30 horas, según el FPL N° 0026514 como vuelo General presentado y aprobado ARO-AIS de AASANA.

Según informe del piloto al mando, durante el vuelo tuvo falla de comunicación con Santa Cruz radio, posterior se comunicó con el propietario de la aeronave vía celular para indicarle que realizaría el procedimiento de falla de comunicación en SLET, una vez en tramo base para la pista 33 los trenes de la aeronave no desplegaron completamente y decidió no aterrizar, se dirigió a las lomas de arena, intento realizar la extensión manual del tren de aterrizaje sin tener resultado positivo retorno a Trinidad por orden del propietario de la aeronave, comunicándose nuevamente vía celular con el Cap. Jesús Téllez Arteaga indicando que haría una aproximación directa a la pista auxiliar de tierra, una vez en final corto perdió visibilidad con la pista auxiliar de tierra debido a que el sol le dio de frente y no existía ninguna señalización y decidió realizarlo sobre el margen izquierdo de la pista activa a 5 metros de la calzada.

El piloto de la aeronave estaba certificado acorde con las exigencias de la reglamentación y estaba efectuando el vuelo según las atribuciones y limitaciones de su certificación, incluyendo el cumplimiento de los requisitos de experiencia reciente.

### 5.2.3. Condiciones meteorológicas



Las condiciones meteorológicas correspondían a un día con buena visibilidad y viento en calma, apto para la operación segura de la aeronave, estas no tuvieron incidencia para la ocurrencia del accidente.

#### 5.2.4. Control de Tránsito Aéreo

Las comunicaciones entre la aeronave y los centros de control involucrados para el desarrollo del vuelo, de acuerdo a las normas establecidas se produjeron con normalidad durante las primeras 1:30 horas de vuelo.

#### 5.2.5. Comunicaciones

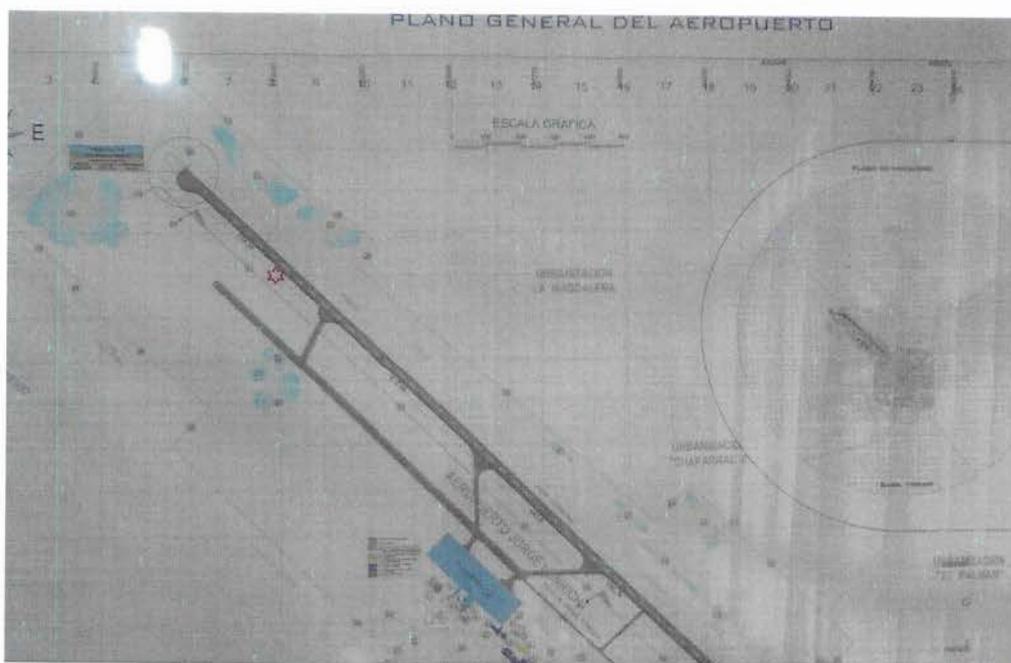
La aeronave CP-2949 contaba con equipo VHF operativo pero debido a una falla en el sistema eléctrico, no pudo establecer comunicación con las torres de control de los aeropuertos El Trompillo y "Jorge Henrich Arauz".

#### 5.2.6. Ayudas para la navegación

Estas tuvieron incidencia en el presente evento, los equipos de la aeronave no funcionaron para comunicarse con los equipos de tierra que operaban correctamente.

#### 5.2.7. Aeródromos

El accidente se presentó a 1700 metros aproximadamente del umbral de la pista 32 del aeropuerto Jorge Henrich Arauz.



### 5.3. Aeronaves

#### 5.3.1. Mantenimiento de la Aeronave

La aeronave monomotor contaba con su Certificado de Aeronavegabilidad vigente y su mantenimiento se le efectuaba en el OMA "ENRY" certificada por la AAC, de acuerdo a las revisiones de los formularios de registros.



### **Performance de la Aeronave**

La performance de la aeronave se vio disminuida debido a que los trenes estaban sin asegurar durante todo el vuelo de retorno a SLTR.

### **Masa y Centrado**

El peso y balance de la aeronave se considera dentro los límites permitidos.

#### **5.3.2. Instrumentos de la Aeronave**

Los instrumentos de la aeronave son convencionales, poniendo énfasis en la indicación de cantidad de combustible el piloto debería haber realizado un chequeo cruzado de los instrumentos de combustible durante el vuelo, no existe mención alguna sobre falla del indicador de cantidad de combustible. Por lo que se presume que el piloto no realizó primero un vuelo de reconocimiento y conformación de torre sobre el estado de sus trenes. Realizando un procedimiento de aterrizaje corto, sin la visualidad referencial de la pista de tierra.

#### **5.3.3. Sistemas de la Aeronave**

Los sistemas de la aeronave se encontraban dentro los límites operacionales probados durante los chequeos de mantenimiento realizados. Declarando a la aeronave Aeronavegable.

### **5.4. Factores humanos**

#### **5.4.1. Factores psicológicos y fisiológicos que afectan al personal**

No existen evidencias de factores psicológicos o fisiológicos que hubieran afectado al piloto para la ocurrencia del accidente.

### **5.5. Supervivencia**

#### **5.5.1. Respuesta del servicio de salvamento y extinción de incendios**

Una vez de tener conocimiento del hecho, los Bomberos aeroportuarios del SSEI se mantuvieron alertas al aterrizaje y posterior al lugar de los hechos, asistiendo al piloto y rociando espuma anti fuego por precaución..

#### **5.5.2. Análisis de lesiones y víctimas**

En el accidente se produjeron lesiones leves, el piloto abandono la aeronave por sus propios medios.

#### **5.5.3. Aspectos de supervivencia**

El accidente tuvo capacidad de supervivencia, el piloto abandono la aeronave por sus propios medios, el habitáculo de la cabina y la estructura de la aeronave quedó en buen estado, lo cual permitió la supervivencia de su ocupante que salió por la ventanilla lateral de la puerta derecha, porque la aeronave quedo capotada.

## **6. CONCLUSIONES – HECHOS DEFINIDOS**

De las evidencias disponibles se hicieron los siguientes hallazgos con respecto al accidente de la aeronave Cessna 210M matrícula CP-2949. Dichos hallazgos no deben ser leídos como determinación de la culpa o responsabilidad por ninguna organización o individuo en particular.



- 6.1. El piloto al mando del CP-2949 de la tripulación de vuelo era el titular de la licencia y estaba calificado para el vuelo, de conformidad a la reglamentación vigente;
- 6.2. El plan de vuelo presentado en el aeropuerto de Trinidad es válido y firmado por AASANA.
- 6.3. Durante la investigación de campo realizado por los Inspectores se evidencio que se encontraba con los límites de cantidad de combustible.
- 6.4. Existe documento probatorio de carguío de combustible para una autonomía de 4:30 horas de vuelo.
- 6.5. **Durante la inspección de motor con técnicos de una Organización de mantenimiento Aprobada (OMA ), se verifico que el alternador del motor que genera corriente a la batería se encontraba inoperable. Causa del corte de energía a los sistemas eléctricos de la aeronave y por consiguiente de la falla en trenes asegurados para el aterrizaje (Causa probable del suceso).**
- 6.6. Los registros de la aeronave indican haber realizado mantenimiento al sistema del alternador . pero no indican el tiempo de vida limite del mismo.
- 6.7. El centro de gravedad de la aeronave no fue la causa y no había ningún vestigio de falla del motor o de mal funcionamiento de los sistemas antes del accidente.
- 6.8. La aeronave impacto con el terreno sufriendo daño en la estructura, durante el aterrizaje de emergencia en el área no preparada a aproximadamente 1700 mts del umbral 32
- 6.9. El piloto abandono el avión por sus propios medios y fue auxiliado por el equipo de rescate.
- 6.10. El factor mantenimiento de la aeronave, fue la posible causa para la falla de los trenes.

## 7. CAUSA PROBABLE

La Unidad AIG (Investigación de Accidentes e Incidentes) determinó, que la causa probable del accidente se debió a fallas en el sistema eléctrico e hidráulico de los trenes de aterrizaje principales en la aeronave CP-2949

## 8. FACTORES CONTRIBUYENTES

Deficiente programación y cumplimiento en seguir los programas de mantenimientos de los sistemas de nave, motor y hélice especificados en el manual del fabricante, en 50-100-200 y mantenimientos especiales. Cumplir en los cálculos de tiempo con vida limite de los componentes del motor.

### 8.1. Exceso de Confianza

*Cada persona tiene la capacidad de percibir e identificar los peligros a su alrededor, forma parte de su "instinto de conservación", de su autovaloración y de su adaptación al entorno. Pero cuando dicha capacidad no es la adecuada surgen los problemas, no se detectan los peligros, se subestima el riesgo, y se sobreestima nuestra capacidad de respuesta. Todos los excesos se pagan y el exceso de confianza es bastante habitual entre los humanos.*



**9. CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTE:**

SCF-PP System/component failure or malfunction (non-powerplant) – falla o malfuncionamiento del sistema / componente ( no motor). Accidente por fallas en el sistema eléctrico e hidráulico de trenes de aterrizaje.

**10. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

**10.1. A la Autoridad de Aeronáutica Civil**

Realizar un seguimiento y vigilancia efectiva mediante auditorias en los registros de mantenimientos y al cumplimiento de los programas de mantenimiento a la OMA`s.

**10.2. Al explotador de la aeronave**

Designar un técnico capacitado, responsable de la aeronave quien tenga el objetivo realizar

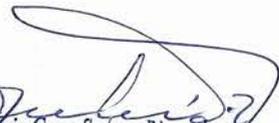
un Control de Calidad del manejo correcto de los libros de mantenimiento de la aeronave,

quien sea el responsable de los servicios realizados por las OMAs autorizadas, exigiendo el

estricto cumplimiento a los Reglamentos vigentes de la AAC.

Realizar un Refrescamiento (Reccurent) a sus pilotos.

  
Téc. Alfredo Gil Hillmann  
INSPECTOR IV  
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES  
Dirección General de Aeronáutica Civil

  
Cap. Luis Gary Suárez Rivarola  
PROFESIONAL III EN INVESTIGACIÓN  
DE ACCIDENTES E INCIDENTES (AIG)  
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
REGIONAL BENI

**INVESTIGADOR A CARGO (IIC)**

Trinidad, junio 20 de 2018

Participantes:

- GRUPO AIG

c.c. ARCH CENTRAL DGAC -  
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL  
PROPIETARIO DE LA AERONAVE  
REGIONAL SANTA CRUZ – AIG  
File Cessna 210M CP-2949

